

## 6.9 ORGANISER DES TRANSPORTS EFFICACES

Se déplacer librement constitue une liberté fondamentale dans la plupart des pays du monde. La Nouvelle-Calédonie ne fait pas exception à la règle, avec cette particularité que la liberté de déplacement fait partie intégrante de la notion de rééquilibrage inscrite aux accords de Matignon-Oudinot de 1988.

Les caractéristiques physiques et géographiques de la Nouvelle-Calédonie (distances considérables, éloignement des grands flux commerciaux, reliefs, insularité, etc.) n'y rendent pas les déplacements aisés. Or, la vie économique, sociale et culturelle des Calédoniens est très étroitement liée à leur faculté de se déplacer, donc à la qualité et à l'efficacité des infrastructures nécessaires aux transports. C'est dire l'importance vitale que revêtent l'état de nos routes, de nos ports et de nos aéroports, mais aussi l'efficacité de nos systèmes et réseaux d'échanges routiers, maritimes et aériens, pour le devenir de notre collectivité.

Ces dernières décennies, des investissements considérables ont permis à la Nouvelle-Calédonie de s'équiper d'infrastructures modernes dont elle n'a pas à rougir : les axes routiers principaux sont totalement revêtus, de nouvelles routes ont été tracées, des ports ont été construits, les aéroports ont été placés aux standards internationaux et la Nouvelle-Calédonie s'est dotée de ses propres compagnies aériennes internationale et locales.

Mais la Nouvelle-Calédonie évolue, et de plus en plus vite. La croissance démographique s'accélère, les populations se déplacent, de nouveaux centres urbains et économiques se créent... Pour faire face à ces changements constants, l'action publique et les acteurs privés se sont organisés, notamment dans le domaine des transports en commun, mais de façon souvent trop peu synergique, sans véritable vue d'ensemble ni réflexion prospective à l'échelle du pays.

D'où la décision prise par le gouvernement d'élaborer un Schéma Global des Transports et de la Mobilité en Nouvelle-Calédonie (SGTMNC).

Action d'ampleur unissant toutes les compétences, collectivités comme institutions, ce schéma concerne l'ensemble du pays, les connexions internationales et intérieures, les transports de voyageurs et de marchandises, ainsi que tous les modes de transport présents en Nouvelle-Calédonie.

Aussi, la politique publique décrite ici a-t-elle pour objet d'annoncer les actions du **SGTMNC, véritable volet transport de NC 2025**, d'une part en rappelant le contexte calédonien des transports et de la mobilité et, d'autre part, en mettant en lumière les principes d'élaboration d'une politique de transport à l'échelle du pays et en rappelant les nombreuses interrelations du transport avec les autres politiques publiques.

### 6.9.1 Le contexte et les indicateurs d'opportunité

#### a. Le contexte

La Nouvelle-Calédonie est un territoire dans lequel les infrastructures de transport sont déterminantes pour façonner les paysages et permettre le développement des territoires.

##### ■ Des infrastructures et services de transport centrés sur Nouméa

Profondément centré sur sa capitale Nouméa, qui regroupe actuellement et qui regroupera encore en 2025 les deux tiers des habitants de l'archipel (dans le Grand Nouméa), le système de transport néo-calédonien est basé sur la cohabitation de plusieurs sous-systèmes de transport (terrestre, maritime et aérien) sans qu'au global, ne soit à l'heure actuelle appréhendée de façon coordonnée la question de l'articulation des territoires et de l'efficacité des transports.

##### ■ Une demande importante et en hausse

Avec l'évolution des modes de vie et la multiplication des lieux de vie, la mobilité des habitants de Nouvelle-Calédonie croît naturellement et les pouvoirs publics ont donc pour objectif de fournir un ensemble de réponses à cette demande en hausse, afin de que les habitants de l'archipel puissent se déplacer efficacement et en toute sécurité.

■ **Une multitude de territoires aux pratiques de mobilité spécifiques**

Avec le polymorphisme démographique et économique du Grand Nouméa et l'absence d'autre agglomération majeure (hors VKP dans une certaine mesure), les conditions de mobilité des habitants de Nouvelle-Calédonie (besoins et moyens mis à disposition) apparaissent aujourd'hui extrêmement différentes. La densité relative de l'agglomération de Nouméa contraste avec le reste du territoire, où les densités sont très faibles et les villes très dispersées. De plus, l'état des infrastructures (réseau routier principalement) varie considérablement d'un territoire à l'autre ; la RT1 et les routes d'accès à Nouméa étant les mieux entretenues du réseau routier calédonien.

■ **Une dépendance à l'automobile qui s'accroît**

Avec l'élévation générale du niveau de vie, les ménages de Nouvelle-Calédonie s'équipent en masse en automobile. Le faible développement des transports collectifs urbains et interurbains ne permet pas d'offrir une alternative efficace à la voiture privée et contribue à un usage accru de l'automobile, facteur d'externalités négatives (nuisances sonores et polluantes, embouteillages dans le Grand Nouméa).

■ **Un cadre réglementaire lacunaire**

Le cadre réglementaire des transports en Nouvelle-Calédonie est relativement ancien et beaucoup de textes s'avèrent partiels ou mal rédigés, rendant ainsi compliquées la lecture et l'organisation des systèmes de transport en Nouvelle-Calédonie (exemple des arrêtés de circulation devant être signés par le président du gouvernement). Alors que la décision du conseil d'État de 2007 statue sur le fait que les transports terrestres doivent être organisés par la Nouvelle-Calédonie (ou par une autre collectivité dans le cadre d'une délégation), il existe actuellement de nombreuses ambiguïtés en terme de gouvernance des transports.

**b. Les indicateurs d'opportunités**

■ **Une hausse continue des trafics**

Les flux de déplacement ont augmenté à un rythme soutenu en Nouvelle-Calédonie au cours des dernières années, notamment sous les effets de la croissance démographique et économique, et d'une augmentation de la motorisation des ménages.

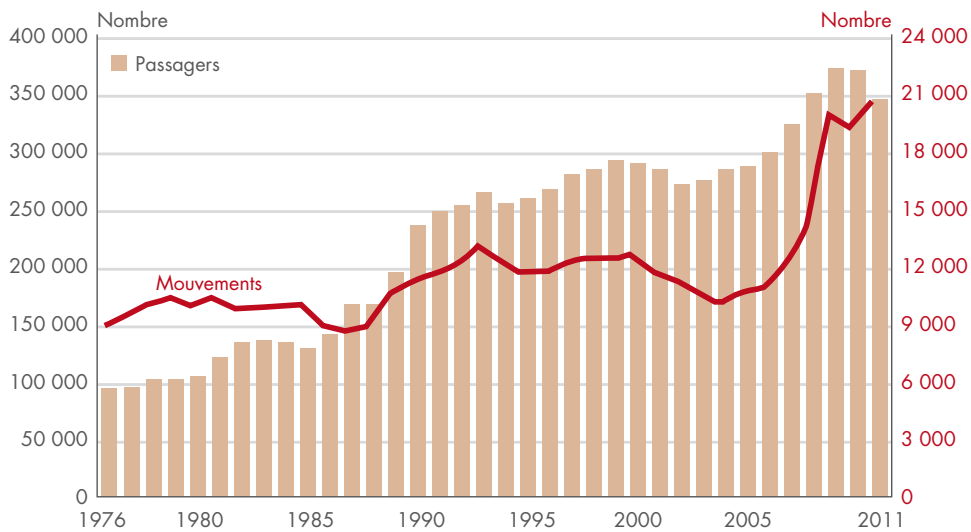
Le tableau ci-dessous présente le taux de croissance annuel moyen des VL et VP entre 2009 et 2012, sur différentes sections du réseau territorial et provincial.

**1 LES INDICATEURS D'OPPORTUNITÉS**

Axe		Section		VL	PL
Côte Ouest	RT1	Païta	Tontouta	4,5 %	5,1 %
Côte Ouest	RT1	Tontouta	Bourail	7,5 %	10,8 %
Côte Ouest	RT1	Bourail	Koumac	11,0 %	15,1 %
Côte Est	RT3	Houailou	Poindimié	4,2 %	0,7 %
Voies traversantes : RP4, RP5, RT3, RPN2				4,6 %	3,6 %

## 2

### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS D'AVIONS À MAGENTA



Sources : DAC, Schéma global des Transports et de la Mobilité. Diagnostic

Le graphique suivant montre l'évolution du nombre de passagers de l'aéroport de Magenta depuis 1976 et fait état d'une augmentation annuelle moyenne de 1,7 % entre 2000 et 2011.

Au niveau maritime, les trafics de voyageurs sont faibles (75 000 voyageurs en 2011), mais néanmoins en hausse.

Ces croissances de trafic sont le résultat d'un dynamisme démographique et économique remarquable au cours des 10 dernières années. La tendance pour les années futures va rester à la hausse, même si on peut estimer que celle-ci sera moins soutenue. En effet :

- le taux d'équipement des ménages calédoniens en véhicules est à présent élevé (77 %, soit pratiquement le même niveau qu'en métropole (82 %) et commence à stagner ;
- les phases de réalisation des grands projets industriels (usines du sud et du nord) sont à présent terminées.

#### ■ Une insécurité routière préoccupante

Le réseau routier de Nouvelle-Calédonie présente un niveau élevé d'accidentologie, tel que le présente le tableau ci-dessous, en comparaison avec les indicateurs globaux de sécurité routière de métropole.

## 3

### UNE INSÉCURITÉ ROUTIÈRE PRÉOCCUPANTE

	France Métropolitaine	Nouvelle-Calédonie
Tendance d'évolution moyenne du nombre de tués	-5 %/an	-3 %/an
Taux de tués par million d'habitants	69	220
Taux de tués pour 100 accidents	6	12
% de tués avec le facteur alcool	32 %	53 %
% de tués avec le facteur vitesse	26 %	46 %

L'insécurité routière calédonienne est liée principalement à des facteurs comportementaux (alcool, vitesse) mais aussi et également, à l'état du réseau routier dont l'entretien s'avère relativement disparate selon les territoires.

### ■ Des transports collectifs encore peu développés

Les récentes créations respectives du SMTU et du SMTI ont permis l'élaboration d'un cadre de développement du transport public à l'échelle du Grand Nouméa et de la Nouvelle-Calédonie. Néanmoins et malgré les efforts entrepris (réorganisation du réseau du SMTI et renouvellement du matériel roulant, projet Néobus à Nouméa), les réseaux de transport sont encore loin de constituer une alternative viable et efficace à la voiture particulière. Aujourd'hui, les transports publics sont surtout fréquentés par une clientèle captive. De plus, les modalités de contractualisation vis-à-vis des exploitants (GIE dans la plupart des cas) sont actuellement peu favorables à un renforcement de leur attractivité.

### ■ Part du transport dans le budget des ménages

Le transport occupe une part de plus en plus importante dans le budget des ménages (19 % contre 15 % en Europe occidentale) et une part prépondérante de ce budget transport (88 %) est allouée à l'achat, l'usage et l'entretien de la voiture (83 % en Europe occidentale).

## 6.9.2 Les choix possibles et les priorités

À l'heure de définir une politique de transport pour la Nouvelle-Calédonie, un ensemble de choix stratégiques et de réflexions, liés à l'articulation et à l'évolution des territoires, doivent être effectués. C'est précisément à cet objectif que s'attache le SGTMNC en cours de rédaction par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie. De par sa dimension prospective, et au regard des différents constats effectués au titre de cette démarche et présentés ci-avant, le SGTMNC devra donner un ensemble d'orientations claires et précises quant au devenir des transports dans l'archipel.

Le SGTMNC devra notamment s'attacher à apporter des éléments de réponse aux problématiques et aux choix de développement territorial suivants :

- priorisation géographique des efforts : développement de l'axe Nouméa-Koné et d'un réseau étoilé ou maillage des pôles secondaires émergents ?
- Développement des transports publics ou de solutions individuelles et respectueuses des objectifs des politiques de développement durable ?

■ Quelle évolution de la gouvernance des transports (unification, coordination, etc.) ?

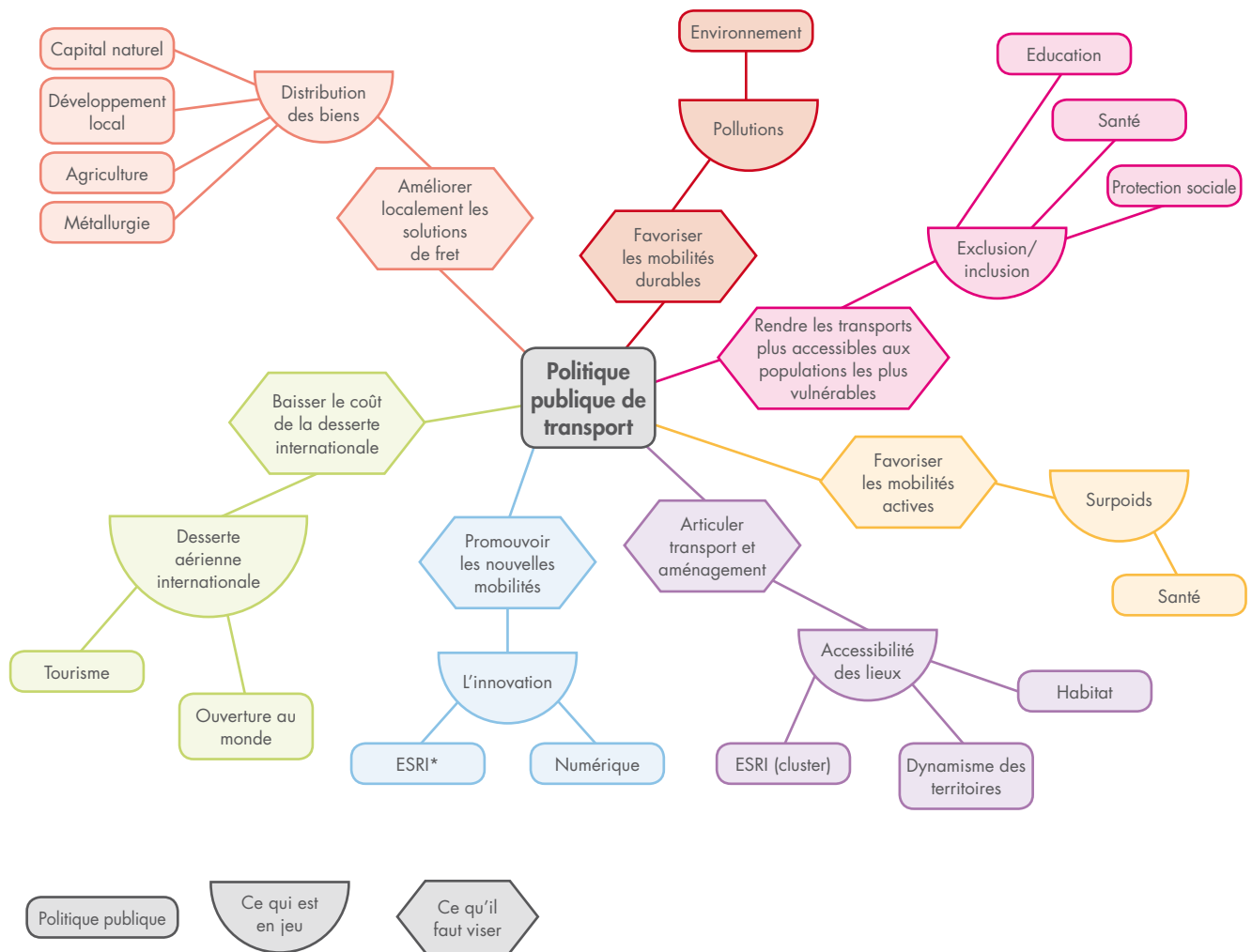
## 6.9.3 Les grands principes du schéma et les objectifs transversaux

Le SGTMNC répondra à deux grands principes :

■ l'existence d'un **droit à la mobilité** qui justifie la mise en œuvre d'une politique de transport pour servir le rééquilibrage et contribuer à la réalisation du destin commun qui conditionnent le pacte sociétal du pays depuis l'accord de Nouméa. En effet, pouvoir se déplacer est essentiel : l'exercice des droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, passent par la capacité des individus à se déplacer. Ainsi, le droit à la mobilité constitue un droit générique essentiel à l'exercice de tous les autres, et représente un enjeu de citoyenneté dans la mesure où il s'agit de permettre à chaque citoyen d'accéder aux ressources et services dont chacun a besoin pour se construire. L'exercice de ce droit repose donc sur des principes d'équité territoriale, fondement de la continuité territoriale et d'équité sociale ou citoyenne (les personnes ayant peu de facilité en matière de mobilité bénéficieront de services ou tarifs spéciaux) ;

■ le SGTMNC s'inscrit dans la dynamique de développement durable et vise à développer, en Nouvelle-Calédonie, une **mobilité durable**. Pour cela, il s'attachera à favoriser les modes de déplacement les plus respectueux pour l'environnement, les moins nocifs pour la santé publique, les plus sûrs et les plus économiques d'un point de vue énergétique. Il cherchera ainsi à favoriser des changements d'habitudes en matière de transport en proposant des alternatives et une offre attrayantes pour la collectivité.

Par ailleurs, au regard des nombreuses interrelations entre les transports et les autres politiques publiques, de nombreux objectifs transversaux s'imposent pour les politiques publiques de transport et de mobilité. Ceux-ci sont représentés sous la forme d'hexagones dans le graphique ci-après.



\* ESRI : Enseignement Supérieur Recherche et Innovation

## 6.9.4 Les prérequis et conditions de réalisation

La mise en place de cette « politique publique » passe avant tout par la prise en compte du scénario de développement des transports qui sera issu du SGTMCN en cours de rédaction par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie. À ce titre, le schéma s'attachera à préciser entre autres :

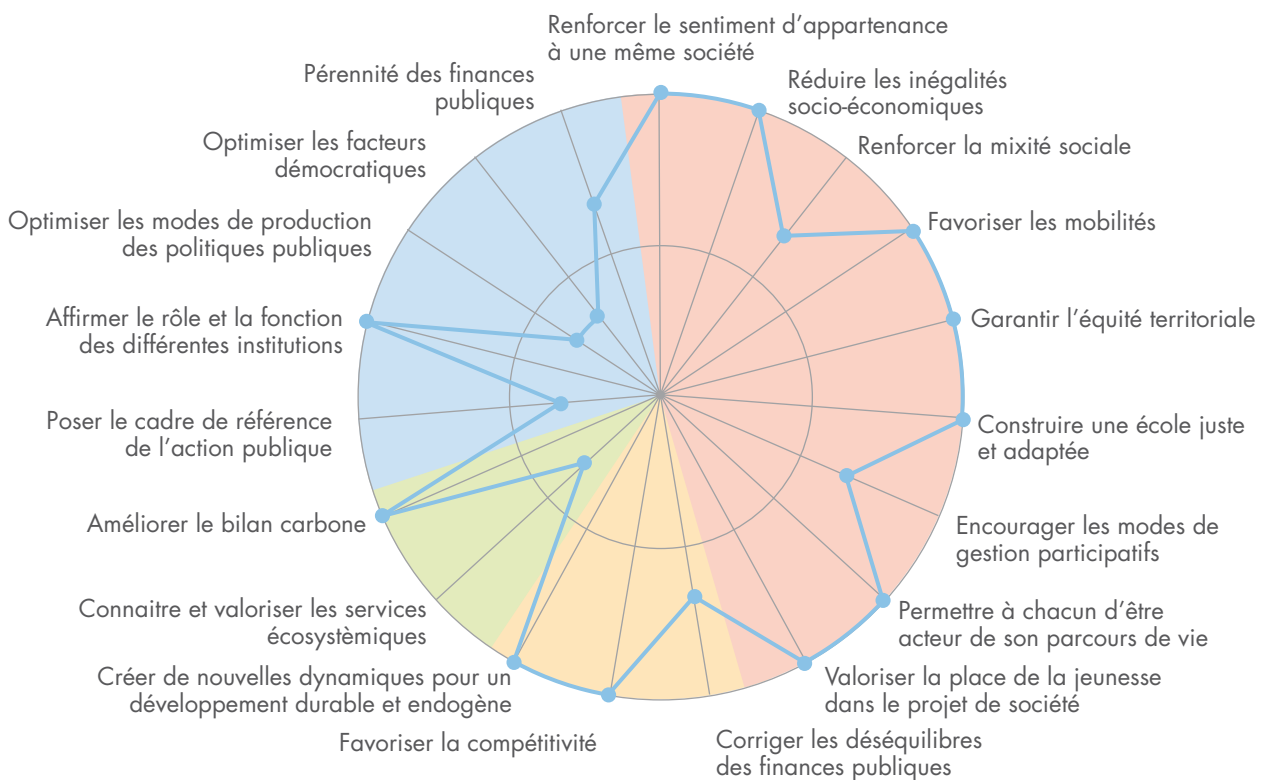
- le cadre de gouvernance et les transferts ou clarifications en termes de compétences ;
- les ressources fiscales associées à la mise en œuvre du schéma ;
- les grands choix en terme de politique de développement territorial ;

- des éléments relatifs aux modalités de contractualisation avec les exploitants dans un objectif de hausse de la qualité de service et de diminution du coût du transport ;
- un ensemble d'actions pour les différents systèmes de transport permettant de créer une nouvelle culture de la mobilité autour de modes de transport durable et de services associés ;
- une articulation accrue entre les politiques d'urbanisme et de transport.

son insertion dans les objectifs du schéma Energie-Climat actuellement élaboré par Direction des Mines et de l'Énergie de la Nouvelle-Calédonie.

La politique des transports, telle qu'elle devra être mise en œuvre au travers du SGTMNC, contribue ainsi à de nombreuses orientations fondamentales, en particulier dans la dimension sociale donnée au schéma, au travers de la notion du droit à la mobilité ; dans ses dimensions environnementales, par le poids des transports dans les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre ; ainsi qu'économiques, par le rôle essentiel des transports dans la compétitivité des territoires et le développement de filières.

## 5 ORGANISER DES TRANSPORTS EFFICACES



**Plus on s'éloigne du centre du diagramme, plus la politique publique contribue à l'orientation fondamentale.**

- Vers une société cohésive basée sur la confiance et la solidarité
- Vers un éco-territoire
- Vers un modèle de développement pérenne
- Vers une nouvelle gouvernance